

COMPARATIF

ESSAI

Fiat Barchetta / Mazda MX-5

Sortez décou

Il y a un quart de siècle, Mazda relançait la mode des roadsters, suivi six ans plus tard par Fiat. Une simple capote en toile, deux places et un look aguicheur, promesse d'agréables balades cheveux au vent. Ça tombe bien, le soleil est de la partie...

Par Pierre-Louis Champeaux et Jérôme Fombelle

PHOTOS : A. SAUNIER

vert !



Malgré leur jeune âge, 19 ans à peine pour la Barchetta, 25 ans pour la MX-5, nos rivales du jour jouent la carte des plaisirs de l'ancienne, multipliant les clins d'œil aux cabriolets (anglais en tête) des sixties. Mais en coulisse, les approches sont différentes : propulsion japonaise contre traction italienne. Des caractères bien distincts pour un but unique, celui du bonheur de rouler à l'air libre. Pour les départager, une série de tests durant lesquels leurs qualités et leurs défauts seront dévoilés au grand jour : manipulation du couvre-chef, préservation du brushing de ces dames, ou encore maintien au sec de vos effets personnels. Pour affronter ces épreuves du quotidien, deux journalistes, chacun défendant sa favorite avec ferveur et subjectivité. D'un côté, Pierre-Louis, accompagné d'une Barchetta orange de 1996, portera les couleurs de l'Italie. De l'autre, Jérôme, au volant d'une Miata (la MX-5 américaine) de 1991, celles du Japon. Un choc de cultures (pas celles des deux essayeurs, ils n'en ont aucune !) sous un soleil de plomb, idéal pour échauffer les esprits.

Deux autos dans le vent

Dans leur quête du titre de meilleur roadster des années 1990, nos deux rivaux seront accompagnés de leur alter ego féminin, afin d'apporter un peu de douceur dans ce monde de brute, mais aussi pour réaliser l'exigeant test des remous. Mais ça, vous le découvrirez un peu plus tard…

Coup de Scirocco

LA TECHNIQUE

Moteur	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1 747 cm³
Puissance fiscale	8 CV
Puissance maxi	130 ch à 6 300 tr/mn
Couple	164 Nm à 4 300 tr/mn
Alimentation	Injection électronique Hitachi séquentielle
Transmission	Aux roues AV, boîte 5 vitesses
Freins AV/AR	Disques ventilés / Disques
Pneus	195/55 R 15
Dimensions L x l x h	3,92 x 1,64 x 1,26 m
Poids	1 060 kg
Vitesse maxi	200 km/h
Accélération 1000 m D. A.	29s9
Conso. moyenne	7,9 l/100 km
Réservoir	50 l
Coffre	165 dm³

Le propriétaire : Jean-Éric

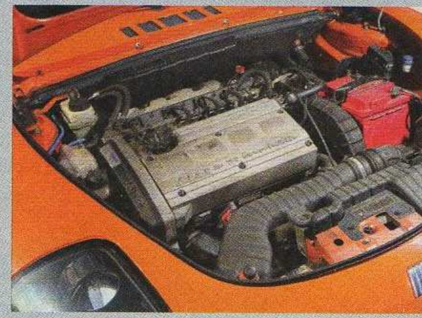
Un plaisir raisonnable

« J'ai acheté cette Barchetta de 1996 en décembre 2012 avec 57 000 km d'origine. Vendue 3 800 €, elle ne nécessitait qu'une réfection des étriers et des flexibles de freins. Depuis, je lui ai offert des jantes alu (option d'époque) et un volant cuir, plus sympa que celui en plastique d'origine. Et après 5 000 km parcourus, je n'ai aucune panne à déplorer ! »

PHOTOS : A. SAUNIER



Très profond, le coffre de la Barchetta avale sans problème tous les bagages d'un couple partant en week-end.



Développé pour ce modèle, le 1 747 cm³ de 130 ch procure de bonnes performances et offre une consommation raisonnable.

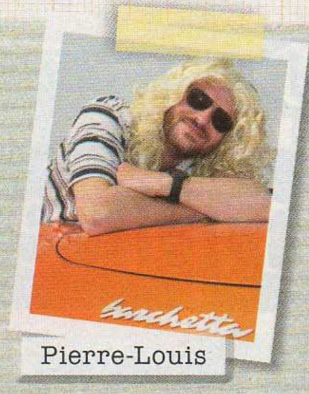
Retrouvez l'explication de ce terme dans l'Abécédaire p. 86



Connaissant Jérôme, il va nous sortir son couplet de "la MX-5 qui a relancé le segment des roadsters et bla-bla et bla-bla…" Et, une fois n'est pas coutume, je suis d'accord avec lui. La MX-5 a relancé la mode, mais elle n'en est pas l'instigatrice. Les vrais spécialistes de ces autos plaisirs, ce sont les Italiens. Que les Anglais revendiquent la paternité, passe encore, mais les Japonais, non. Bref, en 1995, Fiat continue son opération de séduction et, après l'original Coupé, lance la non moins plaisante Barchetta. Des courbes élégantes, un porte-à-faux arrière inexistant, l'auto flatte l'œil sous tous les angles, surtout dans cette magnifique livrée orange, une des couleurs du lancement. Même les poignées, façon Mercedes 300 SL, ont été dessinées avec le plus grand soin. À bord, le charme perdure avec les aérateurs ronds et le bandeau couleur carrosserie qui court dans l'habitacle. Une petite pensée pour mon rival nippon, qui va devoir défendre un intérieur dessiné par un croque-mort… Devant moi, le compte-tours à fond blanc en position centrale et le pédalier Momo (pas d'origine) mettent dans l'ambiance. Enfin la sonorité évocatrice du 1.8 au démarrage laisse présager de belles choses…

Cuore sportivo

Le temps que la mécanique monte en température, une petite balade en forêt me permet d'apprécier la souplesse du moteur à bas régime, étonnante pour un "vieux" bloc à 16 soupapes. Une bonne surprise, due à la présence d'un **variateur de phase** ⚠. À l'abri des remous d'air, j'apprécie la commande de boîte agréable, avec un levier court et précis, et je me délecte de la sonorité de ce moteur, dérivé du 5-cylindres du groupe. Au passage, je constate qu'une auto d'à peine 20 ans peut déclencher la même sympathie qu'une "vraie" ancienne. En accélérant le rythme, je découvre un train avant plutôt précis et un arrière sans vice. Les montées en régime se font avec allégresse, la voix du 4-cylindres devenant plus aiguë à l'approche de la zone rouge.



Pierre-Louis

Tête de gondole

En revanche, je ne peux que déplorer le manque de rigidité de la caisse : sur route bosselée, la colonne de direction retransmet chaque choc, tandis que le haut du pare-brise se met à vibrer. Il ne s'agit donc en aucun cas d'une sportive, mais plutôt d'une charmante compagne de balade capable de quelques envolées lyriques. La traversée d'un village permet à la Barchetta de retrouver toute sa sérénité. Mais un demi-tour me fait rapidement perdre la mienne… Un diamètre de braquage aussi grand, je n'en avais pas vu depuis la Citroën Traction Avant (on en parle justement p. 18 de ce numéro) ! Alors oui, clairement, cette Fiat a des défauts. Mais au moment de rendre les clés, je m'imagine déjà en train d'éplucher mon site d'annonces préféré pour dénicher un bel exemplaire. Car la Barchetta réclame peu (prix d'achat modique, entretien et budget carburant raisonnables), et offre beaucoup. À la manière d'un roadster des sixties, elle n'a pas son pareil pour transformer un banal trajet en un moment de plaisir automobile. Et qui oserait mener un cabriolet quinquagénaire comme une sportive ? Personne. C'est la même chose avec la Barchetta, les ennuis de fiabilité en moins…

"On aime sa ligne, son moteur souple et mélodieux, ses tarifs"

"On aime moins sa transmission aux roues avant, son manque de rigidité"

Le volant cuir trois branches, pas trop alourdi par la présence d'un airbag (n'est-ce pas Jérôme), offre une bonne prise en main.

Barchetta
1996
à partir de 2 500 €

POUR EN SAVOIR PLUS

À lire

Livres
- *Fiat Barchetta, 1995-2005*, Alessandro Sannia, éditions Il Camello [en italien]
- *Fiat Barchetta, 1995-2005 road test portfolio*, compilé par R.M. Clarke, Brooklands [en anglais]

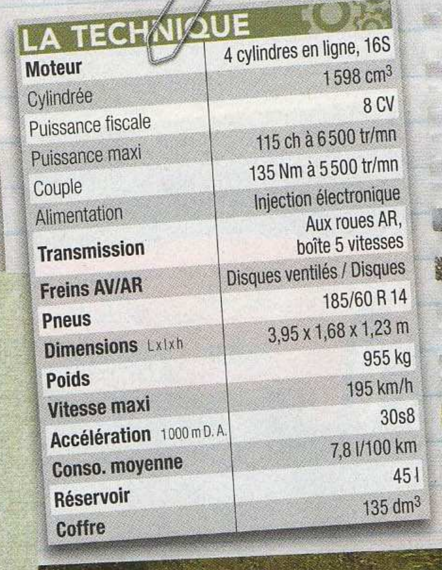
Revue technique
- *Manuel de réparation Fiat Barchetta* (document interne Fiat Auto)

Les sites Internet

Généralistes et forums
- Barchettaclub.fr

Pièces détachées
- Barchettaparts.com
- Oscaro.fr
- Piecesavenue.com

L'empire du soleil



LA TECHNIQUE

Moteur	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1 598 cm^3
Puissance fiscale	8 CV
Puissance maxi	115 ch à 6 500 tr/mn
Couple	135 Nm à 5 500 tr/mn
Alimentation	Injection électronique
Transmission	Aux roues AR, boîte 5 vitesses
Freins AV/AR	Disques ventilés / Disques
Pneus	185/60 R 14
Dimensions Lxlxh	3,95 x 1,68 x 1,23 m
Poids	955 kg
Vitesse maxi	195 km/h
Accélération 1000 m D. A.	30s8
Conso. moyenne	7,8 l/100 km
Réservoir	45 l
Coffre	135 dm^3

Bien que le concept du roadster (comprenez sportive deux places à ciel ouvert) soit plus largement répandu outre-Manche, c'est du pays du Soleil Levant que viendra sa renaissance. Après être tombé dans l'oubli (ou mal imité par les Italiens ?) Mazda sort sa version en 1989. Phares escamotables, petit moteur pétillant et roues arrière motrices, elle est la digne descendante de la mythique Lotus Elan qu'elle prend en modèle. Certes, le poids est plus élevé que le châssis poutre et la coque en fibre conçue par Colin Chapman, mais la recette est bonne. Tous ces atouts font défaut à son succédané transalpin, qui joue l'esbroufe avec ses couleurs criardes. Et pour le prouver, prenons le volant de cette belle Miata (version US de la MX-5).

Jérôme

Le meilleur est au volant

La carrosserie, issue du biodesign japonais, n'a pas la saveur des sixties. Quant à l'habitacle, il est vrai qu'il manque de gaîté. Mais en prenant le volant, j'en oublie ce morne plumage. Démarreur en action, le petit 1,6 litre fait rapidement entendre sa voix aiguë. Première enclenchée, un lâcher d'embrayage brutal fait bondir la MX-5. Creux dans les bas régimes, le 4-cylindres se réveille dès les 4 500 tr/mn et l'aiguille du compte-tours ne rechigne pas à taquiner la zone rouge dans un hurlement métallique. Le débattement court du levier de vitesse permet d'enchaîner les rapports avec rapidité, d'un simple coup de poignet. Un vrai régal ! Mais, bien qu'assuré par quatre disques, le freinage manque de mordant. Il me faudra compter sur un rétrogradage tonique, accompagné de l'indispensable talon-pointe que facilite un pédalier impeccablement positionné, pour aborder le premier rond-point qui se présente.

Pilotage facile

La direction se révèle un tantinet surassistée (impression renforcée par le volant démesuré de cette version US), le roulis, prononcé, et la suspension arrière, un peu molle, mais on se sent tout de suite à l'aise, prêt à passer à l'attaque. Les propulsions ont la réputation d'être caractérielles. La MX-5, de son côté, se montre docile, même si vous en dépassez les limites. Démonstration ? Une réaccélération empressée me gratifie d'une sortie de courbe en légère dérive, dessinant une belle virgule noire sur le tarmac. Le châssis rigide et bien équilibré prévient pourtant tout débordement. Il offre un tel contrôle à chaque excès de zèle qu'il est difficile de ne pas se laisser griser. Joueur et facile à maîtriser, ce petit roadster se présente comme un formidable outil d'apprentissage.

Effeuillage instantané

Au-delà de son comportement routier sans faille, la MX-5 possède un avantage que bon nombre de cabriolets, dont notre concurrent italien, lui envient. Après avoir déverrouillé les deux fermoirs derrière les pare-soleil, je jette le toit en arrière et me voilà sous le ciel bleu. Quelques gouttes de pluie ? Sous les yeux médusés des automobilistes qui m'entourent et qui derrière leur sourire narquois espèrent me voir sous peu nager dans ma baignoire, je tends le bras en arrière et referme la toile d'un geste énergique. Pas besoin de capote électrique. Les options de confort se réduisent donc au minimum, vitres électriques et direction assistée parfaitement secondée par un rayon de braquage ultracourt. Autant d'avantages qui en font une décapotable facile à vivre et plaisante, à défaut d'offrir un réel tempérament.





Noire et triste e, la planche de bord a le mérite de bien vieillir. Une qualité que l'on retrouve sur toutes les commandes, hormis les boutons de vitres électriques.

La capacité du coffre est assez faible. Pour gagner quelques dm^3, comme ici, remplacez la roue de secours par une bombe anticrevaison.

« On aime la commande de boîte, le caractère joueur et le décapotage rapide »

« On aime moins l'habitacle triste, la cote en hausse et le freinage sans mordant »

POUR EN SAVOIR PLUS

À lire

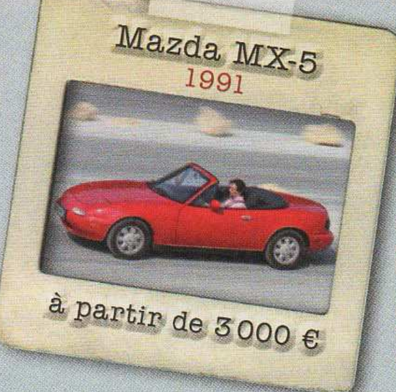
Livre
- *Mazda MX-5 : Le plaisir du roadster*, Dimitri Urbain, ETAI

Revue technique
- *Haynes n° 61016 [en anglais]*

Les sites Internet

Généralistes et clubs
- MX5france.com
- MX5passion.com

Pièces détachées
- MX5legend.fr
- MX5parts.co.uk
- Ilmotorsport.de





Un peu creux à bas régime, le 1600 cm³ s'éveille à partir de 4500 tr/min. Un défaut que corrige le 1800 cm³, sans gain de performance toutefois.

Le propriétaire : Jérôme

Inséparables

« Pilote-Essayeur (du dimanche) pour un journal de voitures anciennes, je me dois de garder l'anonymat et de rester objectif. Difficile d'être juge et partie ! Tout ce que je peux dire, c'est que j'ai acheté cette Miata dans le simple but de me dorer la peau pendant un été à son volant... C'était il y a déjà dix ans ! Il me suffit de la conduire de temps en temps pour abandonner à chaque fois toute idée de la revendre. »



Version latine ou haïku* ?

À l'origine, un roadster se voulait être une sportive au look ravageur. Mais ici, il faudra choisir entre les deux. Les années ont passé et la renaissance de l'espèce passe par plus de confort. Cela se traduit par un habitacle fonctionnel et triste pour l'une et une conduite aseptisée pour l'autre.



Vitres ouvertes ou fermées, un cabriolet, qui plus est sans sièges arrière, génère des remous d'air. Sensation assez désagréable que de se faire fouetter le visage par ses cheveux. Mais suivant la forme de la carrosserie, la taille et l'inclinaison du pare-brise, certains protègent mieux que d'autres. Pour l'évaluer, nos deux journalistes devront rouler à 90 km/h, coiffés d'une perruque. Le plus ridicule, pardon, le mieux coiffé l'emporte. Et ce sera la Barchetta, qui profite d'un pare-brise plus grand.

ÉTANCHÉITÉ
EX AEQUO

*Poème traditionnel japonais extrêmement bref composé de trois vers (5 pieds-7 pieds-5 pieds).

DÉCAPOTAGE/RECAPOTAGE

AVANTAGE MX-5

Avec un peu d'entraînement je devrais gagner 5 à 10 secondes.

Pierre-Louis

Le lumbago me guette, mais je suis indéniablement le plus rapide.

Jérôme

L'intérêt d'un cabriolet est évidemment de pouvoir profiter du moindre rayon de soleil, tout en se mettant à l'abri de la première averse. Chrono en main, le premier à dégainer sa toile gagne. Et à ce petit jeu, la MX-5 prend sa revanche sur la Barchetta pour laquelle il est indispensable de descendre afin de manipuler le couvre-capote (ouverture : 3s contre 40s, fermeture : 7s contre 30s).



Une toile bien tendue permet de se protéger d'une petite pluie. Mais en cas de déluge ou lors d'un simple nettoyage, le conducteur d'un roadster n'est pas à l'abri d'un siège humide ni de recevoir quelques gouttes d'eau sur le crâne. Chacun devra donc laver la voiture de l'autre. Nos deux protagonistes sont aussi perfectibles, avec des faiblesses propres : le tour des vitres pour la MX-5, la jonction entre la capote et la carrosserie pour la Barchetta.

€ LE BUDGET

Pas tout à fait entrée dans le monde de l'ancienne, la Barchetta se négocie à meilleur prix que la MX-5. Mais, contre toute attente, la japonaise est moins onéreuse à l'entretien : collectionnée partout dans le monde entier, elle bénéficie de nombreux sites d'approvisionnement de pièces.

LA COTE	Barchetta	MX-5
À restaurer	1 800 €	NC
À réviser	2 300 €	3 000 €
Prête à rouler	4 800 €	6 000 €

»» **À restaurer :** impossible de prendre la route sans gros travaux préalables. **À réviser :** petit trajet possible, mais remise en état nécessaire. **Prête à rouler :** l'auto est capable de parcourir 1 000 km sans souci.

L'ASSURANCE	Barchetta	MX-5
Normale au tiers	247 €	232 €
Normale tous risques*	444 €	449 €
Ancienne au tiers	167 €	93 €
Ancienne tous risques*	283 €	200 €

»» **Profil :** prime annuelle, homme de 45 ans résidant à Orléans, 50 % de bonus.

** Avec vol et incendie.*

LES PIÈCES	Barchetta	MX-5
Filtres (air, carburant et huile) et 4 bougies	55 €	39 €
Courroie d'accessoire	15 €	8 €
Disques + plaquettes AV	99 €	83 €
Disques + plaquettes AR	86 €	74 €
Amortisseurs AV/AR	376 €	280 €
Silencieux d'échappement	234 €	194 €
Kit de distribution + pompe à eau	141 €	93 €
Kit d'embrayage	114 €	118 €
Phare avant	277 €	45 €
Feu arrière	45 €	133 €
Pneumatiques (x 2)	150 €	100 €

** Moyenne des prix relevés sur Barchettaparts.com, Oscaro.fr et Piecesavenue.com*

LES NOTES	BARCHETTA	MX-5
Placement d'avenir	14/20	16/20
Au quotidien	16/20	14/20
Disponibilité des pièces	12/20	16/20

Bilan

Sensations pures

Si la Barchetta ne s'apprécie que pour la balade sous le ciel bleu, la MX-5 fait en toute saison les délices de l'apprenti pilote. L'italienne affiche un look ravageur face à une japonaise d'essence sportive. Ces deux voitures que tout oppose, mis à part leur agréable compagnie pour une virée à deux, terrassent toutefois leurs illustres aînées, anglaises ou italiennes, question fiabilité. Et c'est là tout leur intérêt. Reste à choisir votre camp.

PHOTOS : A. SAUNIER